

キャンパスと鉄道駅、その変遷と進化

今年3月、相鉄・東急新横浜線（羽沢横浜国大（日吉）開業により、両社の相互直通運転がスタート。それに伴い慶應義塾大学の三田、芝共立、日吉・矢上各キャンパス間の移動に加えて湘南藤沢キャンパス（SFC）への移動の利便性が大幅に向上した。新線開通により、特に便利になった日吉キャンパスと日吉駅、SFCと湘南台駅の変遷を振り返ってみた。

震災後の郊外開発の進展と日吉キャンパスの建設

明治後期以降、教育機関として拡充を図ってきた慶應義塾。特に大正期には塾生数が激増し、三田キャンパスは手狭となった。そのため、大正末年より新たな校地の確保が喫緊の課題となる。

折しも関東大震災後の東京近郊では住宅・郊外開発が着目されるようになり、鉄道会社による田園都市建設も進んでいた。1928（昭和3）年、東京横浜電鉄（現・東急電鉄）から、日吉台の土地約7万坪を慶應義塾に無償提供すると申し出があった。当時はすでに別の候補地が検討されていたが、この申し出によって方針転換。あらため

て日吉台に購入分・借地・無償提供分を合わせて、約13万坪を確保することが決定された。これが日吉キャンパスの始まりである。

東急の田園都市開発の考え方は、関西で阪急グループを創設した小林一三の沿線開発手法にならったと言われている。小林は1888（明治21）年から1892（明治25）年まで慶應義塾で学び、鉄道、不動産、百貨店、文化事業、プロ野球興業などの事業を興した近代日本を先導する実業家であった。東急と慶應義塾の交渉でも小林は終始好意的に斡旋役を務めたと伝えられる。

日吉駅とともに歩んだ日吉キャンパスの変遷

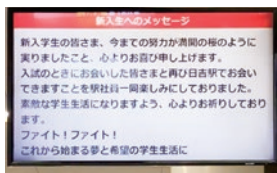
1934（昭和9）年に開校した

日吉キャンパス。しかし当初構想していた理想的な学園建設は、戦争の余波もあり順調には進まなかった。第2次世界大戦末期にはキャンパス内に海軍連合艦隊司令部が置かれ、米軍の空襲の標的となり、終戦時には壊滅的な被害を受けていた。こうした苦難の歴史を見守っていたのが日吉駅だ。現在は日吉東急アベニューなどが入る立派な駅ビルだが、開業当初は小さな地上駅だった。最初の東京五輪が開催された1964（昭和39）年に東横線が地下鉄日比谷線との相互直通運転を開始して以降、地下鉄南北線、都営三田線、横浜高速鉄道みなとみらい線、地下鉄副都心線、西武池袋線、東武東上線などもダイレクトにつながった。1991年には駅の改良工事



開校当初の日吉駅と航空写真
福澤研究センター提供





入学式に日吉駅に掲出された東急グループからのメッセージ



(右) 日吉駅構内
(左) 日吉駅東口前歩道橋
ともに1978年

祝100周年の記念コラボポスターを作成、日吉駅構内などに掲出していただいた。
**もう遠くなんかない？
SFCと湘南台駅**
1980年代、慶應義塾大

で半地下駅となり、2008年には横浜市営地下鉄グリーンラインの地下駅も完成した。日吉駅がどんどん進化していく間、校舎の焼失により戦後各地を転々としていた工学部（現・理工学部）は1972（昭和47）年に矢上キャンパスに移転し、「悲願の日吉復帰」を果たしている。

20年ほど前まで日吉駅東口前の綱島街道には歩道橋がかかっていた。1970年代末に日吉で学んだ塾員の思い出によると、信号を待つより歩道橋を渡ったほうが早いこともあり、多くの塾生がこの歩道橋を渡って通学する光景が見られたという。

2022年は、東急グループ創立100周年であるとともに、『学問のすゝめ』初編刊行150周年でもあった。東急グループとの古くからのゆかりで、慶應義塾として祝100周年の記念コラボポスターを作成、日吉駅構内などに掲出していただいた。

1980年代、慶應義塾大
ようにもなった。

開設当初、SFCの最寄り駅「湘南台」は小田急線各駅停車が停まるのみで、駅も地上にあった。1999年の相鉄いずみ野線と横浜市営地下鉄（現・ブルーライン）の乗り入れ以降は横浜駅経由での日吉、三田両キャンパスへの移動が便利になり、2008年には日吉駅と湘南台駅間を横浜市営地下鉄グリーンラインとブルーラインを乗り継いでアクセスできるようになった。



湘南藤沢キャンパス

首都圏の鉄道ネットワークの進展によって、年々便利になる慶應義塾大学各キャンパスへのアクセス。今後、授業・行事・課外活動などさらなるキャンパス間相互交流の活性化が期待される。

た。やがて大学誘致を望む神奈川県藤沢市との交渉が行われ、同市遠藤地区への新キャンパス建設が決定。1990年4月、総合政策学部と環境情報学部から成る湘南藤沢キャンパスを開設した。Shonan Fujisawa CampusはSFCの誕生である。



東急グループ創立100周年記念コラボポスター（塾生デザイン）

学では新時代にふさわしい新学部設置のため郊外の広大な新キャンパス用地を求めている

そして今年3月の相鉄・東急新横浜線開通によって、日吉駅と湘南台駅間を乗り換えなしで移動可能になった。相鉄いずみ野線は湘南台駅からSFC経由でJR相模線倉見駅までの延伸計画があり、これが実現すればSFCと他キャンパスとのアクセスがさらに向上する。

